

- Mängel und Unzulänglichkeiten in der Aus- und Weiterbildung der Eisenbahner,
- Mängel und Unzulänglichkeiten in der Arbeitsorganisation.

Zur Ermittlung fahrlässiger Transportgefährdungen

Im Bereich des Transportpolizeiamtes Dresden sind alle Voraussetzungen gegeben, um Transportgefährdungen in kürzester Zeit festzustellen und die strafrechtlich relevanten Rechtspflichtverletzungen zu ermitteln. Die Abteilung Kriminalpolizei wird von den Verantwortlichen der Reichsbahn von allen Ereignissen des I. bis III. Unfallgrades unverzüglich benachrichtigt. Die Kriminalisten begeben sich auch an den Ereignisort und führen erste Ermittlungen. Die Ermittlungen werden aber fast ausschließlich auf die Ereignisortbesichtigung und die Feststellung des objektiven Geschehensablaufes beschränkt. Weitere Ermittlungen, die zur Entscheidung über die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens erforderlich sind, werden in der Regel den Verantwortlichen der Reichsbahn überlassen. Die Kriminalisten stellen nicht selbst die Verantwortlichen für das Ereignis sowie deren Rechtspflichtverletzungen fest, sondern stützen sich auf die Feststellungen in den von der Reichsbahn gefertigten dienstlichen Äußerungen und in den Untersuchungsberichten.

Insofern werden die Angehörigen der Transportkriminalpolizei ihrer Pflicht, alle Straftaten aufzudecken, nicht immer voll gerecht. Dadurch werden von der Kriminalpolizei die Festlegungen über die Anzeigenaufnahme und die Fristen zur Entscheidung über die Einleitung von Ermittlungsverfahren umgangen; die Ermittlungen werden erst längere Zeit nach dem Ereignis aufgenommen. Das erschwert wesentlich die Feststellung der Rechtspflichtverletzungen, was an folgendem Beispiel deutlich wird:

Am 31. Dezember 1965 wurde eine Lok mit einem Wagen in ein besetztes Gleis geleitet. Nur durch die Aufmerksamkeit des Lokführers konnte ein Zusammenstoß verhindert werden. Die Kriminalpolizei war sofort am Ereignisort und stellte den objektiven Ereignisablauf fest. Erst nachdem die dienstlichen Äußerungen und der Unfallbericht von der Reichsbahn Vorlagen, wurde am 20. Januar 1966 Anzeige aufgenommen, ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und mit den Ermittlungen begonnen. Bereits am 31. Dezember 1965 war zu erkennen, daß objektiv eine Transportgefährdung vorlag. Es konnte und mußte sofort mit der Ermittlung der Verantwortlichen und deren Rechtspflichtverletzungen begonnen werden.

Von den analysierten Verfahren wurden bei 23,9 % zwei bis drei Monate für die Ermittlungen benötigt. Dabei konnte festgestellt werden, daß teilweise längere Zeit an den Verfahren überhaupt nicht gearbeitet wurde bzw. innerhalb mehrerer Tage nur kurze Teilermittlungen geführt wurden. Dadurch wird die Wirksamkeit der Verfahren erheblich eingeschränkt. Es ist auch nicht zu vertreten, daß die Beschuldigten lange Zeit nicht wissen, was aus dem gegen sie eingeleiteten Ermittlungsverfahren wird.

Auch von den Bahnbetriebsunfällen IV. Grades erhält die Transportpolizei durch die Unfallberichte von der Reichsbahn Kenntnis. Diese Berichte werden aber nur ungenügend auf das Vorliegen strafbarer Transportgefährdungen geprüft. Dabei wird von der falschen Auffassung ausgegangen, daß Ereignisse dieses Unfallgrades keine Straftaten sind und die Transportkriminalpolizei nicht verpflichtet sei, Ermittlungen durchzuführen. Es besteht deshalb die Gefahr, daß bei solchen Ereignissen latente Kriminalität nicht aufgedeckt wird. Entscheidend für ein Tätigwerden der Kriminalpolizei kann aber nicht die Festlegung des jeweiligen Unfall-

grades durch die Reichsbahn sein, sondern nur das Vorliegen des Verdachts strafrechtlich relevanter Rechtspflichtverletzungen.

Die Ermittlungen zum objektiven Ereignisablauf sowie zu den technischen Ursachen werden gut und umfassend geführt. Auch die unmittelbaren Verursacher der Ereignisse und die von ihnen verletzten Rechtspflichten werden festgestellt. Demgegenüber sind die Ermittlungen zu den Motiven, Ursachen und Bedingungen sowie zur Schuld noch verbesserungsbedürftig. Ermittlungen zur betrieblichen Situation sowie zur Feststellung von Rechtspflichtverletzungen übergeordneter Leitungskader werden in der Regel unterlassen. Die Ermittlungen sind zu einseitig auf den unmittelbaren Verursacher ausgerichtet.

Die Gründe für die ungenügenden, einseitigen Ermittlungen sind mit darin zu sehen, daß Arbeitsschutzinspektoren des FDGB sowie ehrenamtliche Kontrollorgane, z. B. Verkehrssicherheitsaktivs, Arbeitsschutzkommissionen, Arbeitsschutzobleute usw., nicht an den Ermittlungen beteiligt werden. Gerade diese gesellschaftlichen Kontrollorgane können aber wesentlich zur Erforschung der objektiven Wahrheit und zur richtigen Einschätzung der betrieblichen Situation beitragen. Deshalb muß mehr und zielgerichteter mit diesen gesellschaftlichen Kontrollorganen zusammengearbeitet werden. Eine Auswertung des Ereignisses, die Vernehmung von Arbeitskollegen als Zeugen und die Einschätzung der Persönlichkeit des Täters im Kollektiv reichen dazu nicht aus.

Zur Übergabe von Sachen an Konfliktkommissionen

In 82% der überprüften Verfahren wurde die Sache der zuständigen Konfliktkommission zur Beratung übergeben. Dabei ist auffällig, daß der Anteil seit 1964 ständig angestiegen ist, während sich die Übergaben an den Staatsanwalt zur Anklageerhebung verringert haben.

Nicht immer wurde der Grad der Gefährlichkeit derartigen Handlungen richtig eingeschätzt. Die Persönlichkeit der Täter wird oftmals überbewertet und vieles unberechtigt entschuldigt. Die Folge davon ist, daß weder den Beschuldigten noch den anderen Beschäftigten des jeweiligen Dienstbereichs der Reichsbahn die Gefährlichkeit derartigen Rechtspflichtverletzungen bewußt gemacht wird.

Die Begründungen zur Übergabe an die Konfliktkommissionen entsprachen nicht den Erfordernissen. Zum überwiegenden Teil wurde nur der objektive Geschehensablauf und das falsche Handeln der Beschuldigten angeführt. Es fehlte eine Begründung dafür, warum die Sache an die Konfliktkommission abgegeben wurde. Über die Motive, Ursachen und Bedingungen wurde ebenfalls sehr wenig ausgesagt. Diese Mängel erschweren der Konfliktkommission die richtige Einschätzung und Entscheidung. § 59 StPO (neu) verdient in dieser Hinsicht für die zukünftige Arbeit besondere Beachtung.

Mit der Übergabe der Sache an die Konfliktkommission betrachtet die Transportpolizei die Sache meist als erledigt. Sie kümmert sich nicht um das Ergebnis der Beratung der Konfliktkommission und wertet die Beschlüsse nicht aus.

Aus der Überprüfung der Konfliktkommissionsbeschlüsse geht hervor, daß zum überwiegenden Teil der Antrag auf Schadenersatz der Reichsbahn im Vordergrund der Beratung steht und nicht die Straftat des Beschuldigten. In einigen Beratungen wurde dagegen über den Schadenersatz nicht entschieden, und es wurden auch keine Erziehungsmaßnahmen festgelegt, obwohl das notwendig war. Insofern werden die Entscheidungen der Konfliktkommission der Gefährlich-